

Presseinformation



Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 25 – Den Fährhafen in Puttgarden
gleichberechtigt anbinden

Dazu sagt der verkehrspolitische Sprecher
der Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen,

Andreas Tietze:

**Landtagsfraktion
Schleswig-Holstein**

Pressesprecherin
Claudia Jacob

Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Zentrale: 0431 / 988 – 1500
Durchwahl: 0431 / 988 - 1503
Mobil: 0172 / 541 83 53

presse@gruene.ltsh.de
www.sh-gruene-fraktion.de

Nr. 325.18 / 07.09.2018

Willkommen im Club der Beltgegner*innen

Liebe Kolleg*innen,

heute verläuft die B207 auf der Insel Fehmarn geradewegs auf den Fährhafen von Puttgarden zu. Dort endet sie dann am Scandlines-Terminal. Das hat große Vorteile: wenig Wartezeiten, schnelle Abwicklung der auf- und abfahrenden Fahrzeuge, kurze Überfahrzeiten.

Mit dem Bau des Tunnels der Festen Fehmarnbeltquerung stellt sich die Frage nach der landseitigen Anbindung des Fährhafens. Das Tunnelportal ist unmittelbar südlich davon vorgesehen. Das ist sinnvoll.

Erstens: Es ist dann weiter entfernt vom Stadtteil Puttgarden und führt dort somit zu einer geringeren Belastung, als wenn es auf der Nordseite liegen würde.

Zweitens: Die Südverbindung führt vom Hafen direkt auf die Einfädelung der dann vier-spurigen Bundesstraße, ohne diese überqueren zu müssen. Das ist wichtig, weil diese Richtung viel stärkere Verkehrsintensitäten als die Nordrichtung zum Fährhafen hin zu verkraften hat. Das liegt daran, dass die Entladung der Fährschiffe nicht einmal fünf Minuten dauert, auch wenn sie je 364 Pkw oder 60 Lkw fassen. Diese schnelle Entladung ist eines der Qualitätsmerkmale des Unternehmens.

In der Nordrichtung hingegen ist diese Pulkbildung weniger ausgeprägt, da die Autofahrer*innen nicht alle zugleich am Fährterminal ankommen. Man muss ja auch nicht hetzen, da ja ständig eine Fähre fährt. Meist alle halbe Stunde und oft auch öfter.

Ich habe auch ehrlich keinen Zweifel daran, dass das so bleiben wird, falls der Tunnel kommt. Das Fahren mit dem und das Einkaufen auf dem Schiff ist eine Attraktion für sich, so dass die schnellere Fahrt im Tunnel sicher nicht für jeden als Argument zählen

wird. Und im Gegensatz zu den anderen beiden festen Querungen Dänemarks – Storebælt und Øresund - gibt es hier praktisch keinen Nahverkehr, sondern überwiegend Fernreisende. Da ist die Pause auf dem Schiff nach einer mehrstündigen Autofahrt sehr erholsam. Gerade Speditionen freuen sich, dass ihre Lkw-Fahrer*innen die ohnehin vorgeschriebene Pause zur Erfrischung nutzen können und dabei auch noch 20km vorankommen, ohne selbst steuern zu müssen.

Von daher fällt es mir sehr leicht, dem ersten Teil des Antrages zuzustimmen. Wir wollen eine vernünftige Anbindung der Fähren, denn sie werden weiter fahren. Einfach vorauszusetzen, dass dem nicht so sein wird, ist einer der Grundfehler des Planungsträgers Femern AS. Deren Planungsarroganz gegenüber den Interessen von Scandlines führt sie selbst in Probleme. Wird die Nordanbindung dem regelmäßigen Betrieb des Fährhafens nicht gerecht, werden die Nutzer*innen in seiner wirtschaftlichen Tätigkeit massiv behindert. Ein Klageerfolg dagegen wäre wahrscheinlicher, was dann das Projekt „Tunnel“ weiter verzögern und verteuern würde. Dieses Ei hätte Femern AS sich dann selbst gelegt.

Nun hat unsere Koalition vereinbart: “Die Anbindung des Fährhafens in Puttgarden werden wir vernünftig regeln.“ Zu diesem Zweck laufen bereits Gespräche mit unserem Verkehrsministerium, wie auch die Juni-Sitzung des Wirtschaftsausschusses gezeigt hat. Die Gespräche haben noch kein endgültiges Ergebnis erbracht, sind aber, und das bestätigt auch Scandlines, konstruktiv. Diesen jetzt vorzugreifen, wie im zweiten Teil des hier diskutierten Antrages gefordert, lehnen wir ab.

Lieber Kollege Vogel, ich habe mich auch eine wenig gewundert. In der letzten Legislaturperiode konnte es ihrer Partei ja gar nicht schnell genug gehen mit dem Tunnel, jetzt entdecken sie ihr Herz für die Fähre. Willkommen im Club der Beltgegner*innen.
